

## Nr. 12

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het kapseizen en ten gevolge daarvan zinken van het Nederlandse vissersvaartuig "Pieter Cornelis" WR 15, terwijl het vissende was op de Noordzee.

Betrokkene: Schipper L. van Hijlkema.

Op 16 augustus 1995 is het Nederlands vissersvaartuig "Pieter Cornelis" WR 15, vissende op de Noordzee in een positie ten Zuidwesten van Helgoland, gekapseisd en daarna gezonken.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 22 januari 1996 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de schipper van het vissersvaartuig "Pieter Cornelis" WR 15, Lambert van Hijlkema, wonende te Zoutkamp.

### *1. Gang van het gehouden onderzoek*

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

- een staat van inlichtingen betreffende het vissersvaartuig "Pieter Cornelis" WR 15;
- een ambtsedig proces-verbaal van verhoor van Lambert van Hijlkema, opgemaakt door K. Römeling van de Scheepvaartininspectie;
- een kopie van een brief van de Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest, d.d. 06-12-1995, met bijlagen aan K.M. van der Velden;
- een kopie van de krant artikelen in Visserijnieuws en Schuttevaer;
- een kopie van de incidentenregistratie van het KWC te IJmuiden, d.d. 16-08-1995, incl. bijlagen;
- een kopie van de brief van K.M. van der Velden aan de RvdS, d.d. 15 februari 1996, inclusief bijlage.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van vrijdag 1 maart 1996. Voor het Hoofd van de Scheepvaartininspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden.

De betrokkene werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman mr. ing. J.A. Hoekstra. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 22 januari 1996 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren en te doen aanvoeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Raad hoorde schipper L. van Hijlkema als betrokkene.

## U 12

Voorts hoorde de Raad expert van de Scheepvaartinspectie ing. N. Groot als deskundige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene en zijn raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

### *2. Uit het vooronderzoek blijkt het volgende:*

#### **A. Het schip**

De "Pieter Cornelis" WR 15 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorende aan Rederij P.C. de Haan en Zn. B.V. te Den Oever. Het schip is in 1960 gebouwd, is 21,42 meter lang, meet bruto 68 registerton, en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 300 pk/220 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar(s), echolood, automatische stuurinrichting en GPS. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning totaal uit vier personen.

#### **B. De Ramp**

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:  
Schipper L. van Hijlkema:

Op zondagavond 13 augustus 1995 zijn we om ongeveer 22.00 uur uit Lauwersoog vertrokken, met bestemming visgronden. We oefenen met de WR 15 de boomkorvisserij uit. We zijn om ongeveer 24.00 uur buiten het Gat van Lauwersoog met vissen begonnen. We hebben hier gevestigd tot maandag 14 augustus ongeveer 13.00 uur, waarna we richting Helgoland zijn gaan stomen, hopende dat daar een betere visserij zou zijn. Arriveerden om ongeveer 17.30 uur op de visgronden ten Zuidwesten van Helgoland, alwaar we opnieuw uitgezet hebben. We zijn hier blijven vissen tot woensdag de 16e augustus 1995, alwaar we om 16.30 uur voor het laatst hebben uitgezet. Het was goed weer, vlakke zee en vrijwel geen wind. We gingen toen vissen in een Zuidelijke koers, vanuit positie 54° 00' N en 007° 40' O (dit is ongeveer tien mijl Zuidwest van Helgoland). We liepen vissende een vaart van ongeveer 4½ mijl per uur. Ik was zelf op de brug. Na zo'n twintig minuten te hebben getrokken voelde ik dat de netten zwaar werden; de vaart ging uit het schip en ik vermoedde dat de netten waren volgetrokken met zand. Ik besloot dan ook om te gaan halen. Dit gebeurt hier wel meer en het was ook nu mijn bedoeling om de tuigen zover op te hieuwen, dat we de netten konden schoonspoelen. Met de gieken onder een hoek van 35° à 45° hieuwen we de tuigen dan in, tot het visblok bij de top van de giek is. De korboom is dan net bij het wateroppervlak en het net sleept hier achteraan. Ik had de schroef tijdens het hieuwen uit z'n werk gezet. We liepen dus geen vaart meer. Toen het stuurboordvisblok zich juist boven water bevond schoot ineens de trommel van de stuurboordgiekdraad door z'n rem. Tengevolge hiervan viel de stuurboordgiek op de verschansing, waardoor deze enigszins werd geknikt (geschat: ongeveer 15°). Ik stopte meteen met hieuwen op de vislijnen. Ik kon hierna de stuurboordgiek weer ophieuwen tot in de stand van 35°. Hierna ben ik weer voorzichtig met beide kanten gaan hieuwen. Het bleek me dat de bakboord-

vislijntrommel iets slipte, hetgeen ik opmerkte doordat het stuurboordvisblok eerder voor was dan het bakboordvisblok. We vissen met dubbele lijnen en het verschil tussen bakboord en stuurboord bedroeg naar ik schat ongeveer tien meter lijn (dit is vijf meter dubbel gemeten). Gezien de diepte hier ter plaatse moet ook het bakboordnet toen vrij van de bodem zijn geweest. We konden niet zien wat er in de netten zat, maar het moet zand geweest zijn, met een aanzienlijk gewicht. Om veiligheidsredenen in verband met de zware netten en omdat de stuurboordgiek al een knik vertoonde, liet ik de gieken zo laag mogelijk staan (ongeveer 35°). Normaal staan ze met halen onder 45° of meer, in verband met de viermeter tuigen. Toen het stuurboordvisblok voor was kon matroos Wilco de Jong, die aan stuurboord stond, met de pikhaak de zaklijn van het stuurboordnet pakken. Hij had deze zaklijn nog maar net een paar meter met de hand ingehaald, toen de stuurboordgiek plotseling helemaal dubbel klapte en openscheurde. Het binnen gedeelte sloeg tegen de portaalpoot van de voormast en het buitengedeelte, met alles wat eraan hing, sloeg tegen de verschansing. De kotter viel gelijk scheef over bakboord. Natuurlijk door het verplaatsen van het stuurboordgewicht naar vlakbij de midscheeps. Ik gooide direct de remmen van de vislijntrommels los om de kotter weer recht zien te krijgen. Stuurboordlijn vierde meteen uit, maar de bakboordlijn niet. Ik heb stuurboord toen weer stop gezet en nogmaals getracht met heen en weer halen van het bakboordhendel de bakboordvislijn te vieren, maar deze blokkeerde. Onderwijl riepen de matrozen aan bakboordzijde (Henk en Martin Kuiper): "let go, let go"! Ik wist dat ook wel, maar het lukte niet. De kotter viel op z'n zijde en bleef gelukkig nog ongeveer vijf minuten plat op z'n zijde liggen. De drie anderen bevonden zich dus aan dek en ik kon gelukkig, met moeite, nog uit de brug klauteren. Ik heb hierna via de marifoon, waar ik nog net in deze situatie bij kon en welke op kanaal 16 stond, een noodbericht kunnen uitzenden. Ik kon de scheepsnaam en positie doorgeven en melden dat we zinkende waren. Toen moest ik maken dat ik weg kwam. Ik had alleen doorgegeven dat we ons op vijf mijl ten Zuidwesten van Helgoland bevonden in plaats van 10 mijl, hetgeen het zoeken naar ons enigszins zal hebben bemoeilijkt. Matroos Henk Kuiper heeft weliswaar onze Epirb overboord gegooid, maar deze heeft achteraf gezien, niet gewerkt! Henk en Martin Kuiper hebben beide dinghy's in gereedheid kunnen brengen. Het was ongeveer 17.00 uur dat we het op z'n bakboordzijde liggende schip hebben verlaten en in de dinghy zijn gegaan. De dinghy's hebben operationeel goed gewerkt. Toen we goed en wel vrij waren van de kotter, draaide deze verder door en kwam met z'n kiel boven. Ongeveer een half uur later zonk de kotter achterover, met z'n kop naar boven, in de diepte. We werden ongeveer 1½ uur nadat we in de dinghy waren gegaan opgepikt door een helikopter van een Duits marinevaartuig. Deze heeft ons naar Helgoland gebracht. We hebben de vuurpijlen, rookbommen en handstakellichten uit de dinghy gebruikt, maar het valt te betwijfelen of hier iets van is opgemerkt door andere vaartuigen in de nabijheid. Het in deze situatie meenemen van een portofoon kan je vergeten. Onze dinghy's zijn door de reddingboot van Helgoland opgepikt en naar Helgoland gebracht. Geen van ons heeft verwondingen opgelopen. Eind mei 1995 is tijdens het omschakelen van de garnalenvisserij naar de tongvisserij de vislier door Machine-

## U 12

fabriek Luyt te Den Oever nagezien. Deze lier heeft steeds goed gewerkt en geen gebreken vertoond.

### 3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Schipper L. van Hijlkema:

Op een gegeven merkte ik aan de afnemende snelheid dat de netten te zwaar werden. Ik heb dit wel vaker meegemaakt. Ik stoom dan ook wel eens voorzichtig verder om de netten schoon te spoelen als ik denk dat er teveel zand in zit. Ik zet beide gieken dan nooit in een stand langs de zijde van het schip. Dit is erg moeilijk.

Ik weet niet of er in dit geval teveel zand in de netten is gaan zitten; het kan ook iets anders zijn geweest. Ik denk niet dat we aan een wrak hebben vastgezeten.

De stuurboordgiek was slechts licht geknikt. Daarom probeerde ik toch de tuigen aan boord te krijgen, omdat het einde vissen was als gevolg van de geknikte giek. Om de giek naar achteren tegen het schip aan te halen moet de voortui, door middel van het losdraaien van een sluiting, losgemaakt worden. Deze sluitingen zitten in de zijde van het schip. Ik denk niet dat het mogelijk zou zijn geweest deze sluiting los te draaien omdat er teveel spanning van het tuig op stond. Het was dus in dit geval erg moeilijk om de giek naar achteren te halen.

Wij hadden eventueel ook beide tuigen op de bodem kunnen laten zakken en vervolgens kunnen trachten de gieken, dan dus in onbelaste toestand, langszij te krijgen. Ik heb dit echter niet overwogen.

Bij het halen heb ik de schroef uit z'n werk gezet, nadat de giek naar beneden was gevallen. De vislijnen stonden toen recht naar beneden. De lijnen zijn niet onder de kotter gekomen.

Wilco de Jong stond ongeveer ter hoogte van de mast toen het stuurboordvisblok bij het voorschip was. Ik heb tegen De Jong gezegd dat hij daar beter weg kon gaan in verband met zijn veiligheid. Je kon immers niet weten wat er zou gaan gebeuren.

Ik weet niet wat er in dit geval met de bakboordvislijntrommel is gebeurd. Ik heb nog van alles geprobeerd om de bakboordvislijn te laten lopen. De vislijnen zaten met breukdraden op de winch. De bakboordvislijntrommel ging slippen. Dit slippen gebeurde niet continu maar af en toe. De winch was kort ervoor door de fabrikant nagekeken en had dus goed moeten werken.

Toen de stuurboordgiek was geknikt heb ik niet overwogen de bakboordgiek naar beneden af te toppen. Alles ging namelijk veel te snel om over dat soort zaken na te denken.

In het algemeen probeer je altijd eerst te halen met de gieken in de normale haalstand. Pas als dat niet lukt, bijvoorbeeld bij vastlopen, probeer je de stand van de gieken meer naar achteren te brengen.

Ik ken het systeem van een slipblok; wij hadden geen slipblokken aan boord. Als er wel een slipblok geweest zou zijn hadden er andere handelingen verricht moeten worden. Ik weet niet hoe ik dan gehandeld zou hebben.

Ik voer iets langer dan een half jaar aan boord van de WR 15.

Het ongeluk gebeurde bij daglicht. Het dek was schoon.

De vislier stond op een beschutte plaats.

De Epirb zit in een houder boven de kombuis en was, omdat wij er een certificaat voor hadden, volgens mij gekeurd. Ik heb de Epirb niet zelf gecontroleerd; een van de andere bemanningsleden heeft hem overboord gegooid. Ik weet hoe je Epirbs moet behandelen en dat je hem zo mogelijk mee naar het reddingvlot moet nemen. Ik weet niet waarom hij niet heeft gewerkt.

De garnalenbomen zijn negen meter lang. Deze gebruiken wij ook voor de boomkorvisserij.

Het schip is niet gelicht.

De oude naam van het schip is "Zeemeeuw" geweest.

Ik heb nooit gedacht dat het schip zo snel zou omslaan.

Expert van de Scheepvaartinspectie ing. N. Groot:

Daar waar "vis voorgeschreven toestanden" in de door u aangehaalde brief staat, moet dit worden vervangen door "vier voorgeschreven toestanden".

Slibblokken dienen te worden gebruikt als het tuig aan een kant van het schip vastloopt. Deze slibblokken moeten door middel van een haak worden losgemaakt.

Het systeem kan ook met een lier worden gebruikt; hiervoor moet dan een extra trommel worden aangebracht. Op dit soort schepen zijn geen slibblokken voorgeschreven omdat de gieken eenvoudig langs zij zijn te brengen.

Voor huidige schepen van dit type en vermogen gelden thans stabiliteitseisen die twintig procent zwaarder zijn. Dit schip was van vóór 1967; hiervoor golden daarom andere stabiliteitseisen, namelijk een arm van twintig centimeter. Dit schip zat boven de eisen die ervoor waren voorgeschreven.

Ik heb geen idee wat de oorzaak van de technische storing aan de winch is geweest.

#### *4. Het standpunt van de inspecteur*

Tijdens het vissen kwam schipper Van Hijlkema tot de conclusie dat de netten zeer zwaar waren; de aanwezigheid van zand in het net is geen onbekend verschijnsel. Het ophalen van de netten onder die omstandigheid is niet ongevaarlijk; het ontstaan van slagzij door een breuk of een ander voorval is niet uit te sluiten. Het doorschieten door de rem van de trommel van de stuurboordgiekdraad tijdens het hieuwen had voor de schipper aanwijzing moeten zijn dat hij te maken had met een extreem zware last. De giek knikte doordat deze de verschansing raakte.

Doorhieuwen onder die omstandigheid was zeer onverstandig; de schipper moest ernstig rekening houden met de mogelijkheid van doorknikken en/of andere schade. De schipper had in dit geval de gieken langs zij moeten brengen en omzichtig verder te werk moeten gaan. In plaats daarvan besloot de schipper door te hieuwen met de uitstaande gieken. De stuurboordgiek knikte dubbel; de gewichtsverdeling werd plotseling verstoord, het schip kreeg direct zware slagzij, kapseisde en zonk uiteindelijk. Dergelijk soort voorvallen moet bij elke visserman als bekend worden verondersteld.

De bemanning kon zich gelukkig in veiligheid brengen en werd gered. Waarom de Epirb niet heeft gewerkt is helaas niet duidelijk geworden. De Epirb werd overboord geworpen. Niet uitgesloten kan worden dat de Epirb niet is geactiveerd doordat deze

## U 12

niet was ingeschakeld. De Epirb werd niet meegenomen in het reddingsvlot en niet met de hand geactiveerd om de positie van de drenkelingen aan te geven. Het is de verantwoordelijkheid van de schipper de ontstane situatie te beoordelen en de alternatieven af te wegen, waarbij hij de veiligheid niet uit het oog mag verliezen. Het vergaan van de WR 15 is een gevolg van het onjuist handelen van de schipper na het ontstaan van de eerste schade aan de giek. Hij heeft de veiligheid van de opvarenden en zichzelf ernstig in gevaar gebracht. Ik stel voor de schipper te straffen door hem de bevoegdheid om te varen als schipper te ontzeggen voor de periode van één week.

Deze ramp onderstreept wederom de noodzaak uiterst voorzichtig op te treden bij afwijkende omstandigheden. Elke schipper moet zich terdege bewust zijn dat elke handeling waarbij het tuig, anders dan waarvoor het is ontworpen en wordt belast, met name na constatering van gebreken, ernstige gevaren voor de stabiliteit van het schip en veiligheid van de opvarenden met zich mee kan brengen.

Vanaf deze plaats wil ik mijn waardering uiten aan allen die aan de reddingsactie hebben deelgenomen.

### *5. Het oordeel van de Raad*

#### **Toedracht**

De "Pieter Cornelis" WR 15 was op 13 augustus 1995, omstreeks 22.00 uur uit Lauwersoog vertrokken met bestemming visgronden.

De bemanning bestond uit vier personen, inclusief de schipper en men oefende de boomkorvisserij uit.

Tot 14 augustus 13.00 uur werd buiten het Gat van Lauwersoog gevist, waarna men richting Helgoland is gaan stomen, hopende op een betere vangst.

Om 17.30 uur arriveerde de "Pieter Cornelis" WR 15 op de visgronden ten zuidwesten van Helgoland. Men is hier blijven vissen en op 16 augustus werden, om 16.30 uur, voor het laatst de netten uitgezet. Het weer was goed, vlakke zee en vrijwel geen wind. Vanuit een positie 10 mijl ten zuidwesten van Helgoland werd met een vaart van 4,5 mijl per uur, in een zuidelijke koers gevist.

De schipper had de wacht op de brug, terwijl de andere bemanningsleden met werkzaamheden aan dek bezig waren. Na 20 minuten te hebben getrokken, voelde de schipper dat de netten te zwaar werden omdat de vaart van de kotter terug liep. Hij vermoedde dat de netten met zand volgetrokken waren.

Hij besloot de tuigen zover op te hieuwen dat de netten schoongespoeld konden worden. Met de gieken getopt onder een hoek van 35 à 45 graden, probeerde hij de tuigen zover in te hieuwen tot het visblok bij de top van de giek was. De korboom is dan ter hoogte van het wateroppervlak en het net sleept hier dan achter aan. Tijdens het inhieuwen van de tuigen had de schipper de schroef uit zijn werk gezet, teneinde de vaart uit het schip te halen.

Toen het stuurboordvisblok zich juist boven water bevond, schoot de trommel van de stuurboordgiekdraad door zijn rem en viel de giek op de verschansing, waardoor de giek een knik van ongeveer 15 graden opliep.

De schipper stopte het hieuwen op de vislijnen, hieuwde vervolgens op de giekdraad en kon de giek weer ophieuwen tot in een stand van 35 graden.

Na deze handeling is hij weer op beide vislijnen gaan hieuwen. Doordat het stuurboordvisblok voor was op het bakboordblok, stelde de schipper vast dat de vislijntrommel aan bakboord iets slipte. Gezien de waterdiepte en het verschil tussen de lijnen van stuur- en bakboord, nam de schipper aan dat ook het net aan bakboord vrij van de bodem moest zijn. Omdat de netten zwaar waren en de stuurboordgiek al een knik vertoonde liet de schipper de gieken zo laag mogelijk staan en wel onder een hoek van 35 graden. Normaal staan de gieken, als men de viermetertuigen gebruikt, onder een hoek van 45 graden of meer. Op een gegeven moment was het stuurboordvisblok hoog genoeg gehieuid om de zaklijn van het net te pakken te krijgen. Deze zaklijn was door de bemanning nog maar net binnenboord gehaald, of de stuurboordgiek klapte dubbel en scheurde open. Het binnengedeelte sloeg tegen de portaalpoot van de voormast en het buitengedeelte, met alles wat er aan hing, sloeg tegen de verschansing. De kotter viel, door de verstoorde gewichtsverdeling, onmiddellijk scheef over bakboord. De schipper gooide direct de remmen van de vislijntrommels los, waarna de lijn aan stuurboord direct vierde. De lijn aan bakboord werd helaas door de lier geblokkeerd. De kotter viel op zijn zijde en bleef zo nog een minuut of vijf liggen. De schipper heeft de marifoon nog te pakken gekregen en was nog in staat om een noodbericht te kunnen uitzenden. De bemanningsleden aan dek hebben beide dinghy's in gereedheid kunnen brengen en de Epirb overboord gegooid; deze Epirb heeft helaas niet gewerkt. Omstreeks 17.00 uur werd de "Pieter Cornelis" WR 15 door de bemanning verlaten en zonk na een half uur. De bemanning werd anderhalf uur later door een helikopter van de Duitse Marine opgepikt. Geen van de opvarenden had verwondingen opgelopen.

### **Beschouwing**

Het slipblok en de stabiliteit

De "Pieter Cornelis" WR 15 viste op 16 augustus 1995, omstreeks 16.30 uur, vanuit een positie 10 mijl ten zuidwesten van Helgoland.

De kotter was gebouwd in 1960 en had een ontheffing voor het varen met slipblokken aan de top van de gieken.

Krachtens de bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 2/1989 moeten boomkor- en garnalenkotters worden uitgerust met slipblokken aan de top van de gieken, opgehangen aan slipdraden die naar een aparte lier of liertrommel lopen.

Vóór de inwerkingtreding van deze bekendmaking was het voor schepen waarvan de kiel gelegd was vóór 1977, toegestaan de slipblokken op te hangen aan slipdraden die met een sliphaak geborgd waren aan de onderzijde van de gieken.

Het doel van een slipblok is om, bij vastgelopen tuig, de trekkracht op het tuig langs het scheepsboord te brengen.

Voorts was een ontheffing van het varen met zo'n slipblok mogelijk indien de gieken op eenvoudige wijze langs het scheepsboord gebracht konden worden; de "Pieter Cornelis" WR 15 had deze ontheffing.

## U 12

De voorwaarden waaraan de "Pieter Cornelis" WR 15 wat betreft de stabiliteit moest voldoen, zijn vermeld in de artikelen van het Vissersvaartuigenbesluit.

Gezien het bouwjaar van de "Pieter Cornelis" WR 15, 1960, waren deze eisen minder dan voor schepen gebouwd ná 1967.

Daarbij moet nog in aanmerking genomen worden dat bij oudere schepen er doorgaans alleen maar meer gewicht, in de vorm van extra zaken, aan het schip wordt toegevoegd, waardoor de stabiliteit meestal negatief beïnvloed wordt.

### De ramp

Nadat men op 16 augustus 1995, omstreeks 16.30 uur de netten had uitgezet, is de schipper met een vaart van 4,5 mijl per uur in een zuidelijke koers gaan stomen. Na een minuut of 20 merkte hij dat de vaart van de kotter verminderde, hetgeen duidde op te zware netten.

Hij vermoedde dat de netten volgetrokken waren met zand. Zijn bedoeling was om de netten zo ver op te hieuwen dat ze schoongespoeld konden worden.

Hij heeft de schroef uit zijn werk gezet om de vaart uit het schip te halen en was van plan de boomkor ter hoogte van het wateroppervlak op te hieuwen.

Alles ging goed tot het moment dat de trommel van de giekdraad door de rem schoot en de stuurboordgiek op de verschansing terecht kwam. Hierbij liep de giek een knik op van 15 graden. Het door de rem schieten van de giekdraad had voor de schipper een aanwijzing moeten zijn dat hij met een extreem zware last te maken had. Hij stopte het hieuwen op de vislijnen en kreeg de giek weer tot 35 graden omhoog.

Daarna is hij weer op de vislijnen gaan hieuwen.

De Raad is van oordeel dat de schipper dit niet had moeten doen.

Hij had zich er van bewust moeten zijn dat een geknikte giek zijn sterkte heeft verloren en zeker het gewicht van het extreem zware net niet zou kunnen verwerken.

De schipper is echter wel gaan doorhieuwen, met alle gevolgen van dien. De giek klapte volledig dubbel en de kotter kreeg, door de gewichtsverstoring, een zware slagzij over bakboord. Toen de schipper de beide vislijnen wilde laten slippen, bleek de bakboordvislijn geblokkeerd te zijn. Als oorzaak hiervan kan gedacht worden aan een defect van de winch of, als gevolg van de slagzij, het naar één kant zakken van de trommel waardoor de lier niet meer functioneerde.

De blokkering van de bakboordvislijn heeft de zware slagzij uiteindelijk omgezet in het kenteren van de kotter.

De "Pieter Cornelis" WR 15 was niet voorzien van slipblokken. Door de spanning op de voortuien was het niet eenvoudig, dan wel onmogelijk om de belaste gieken langs het scheepsboord te halen. De schipper had, om de kracht van de voortuien af te halen, de netten op de zeebodem moeten laten zakken, maar met een defecte bakboordwinch was dit ook niet mogelijk geweest.

De schipper wist echter op dat moment nog niet dat de bakboordlier mankementen vertoonde en had zeker moeten proberen om op deze manier de gieken langs het scheepsboord te krijgen.

De Raad is van oordeel dat de schipper schuld heeft aan het kapseizen van de "Pieter Cornelis" WR 15. De schipper had de gieken langs het scheepsboord



moeten halen. Door het werken met de geknikte giek heeft hij zijn schip en bemanning in groot gevaar gebracht.  
De Raad is wel van oordeel dat als de schipper over slipblokken had beschikt, hij wellicht anders gehandeld zou hebben.  
Gezien de geringere stabiliteitseisen voor oudere kotters en de negatieve beïnvloeding op de stabiliteit door het aanbrengen van extra gewicht in de loop der jaren, zou het verlenen van een ontheffing voor deze blokken, juist voor deze kotters, heroverwogen moeten worden.

#### De redding

Door het doortastend optreden van de schipper is het mogelijk geweest om een noodbericht uitgezonden te krijgen.  
De overige bemanningsleden hebben tijdig de Epirb en de dinghy's overboord kunnen zetten. Waarom de Epirb niet gewerkt heeft is niet duidelijk geworden. Ondanks dat de schipper zijn positie niet geheel correct had doorgegeven, is de reddingactie snel en effectief volbracht.  
Voor de opvarenden van de "Pieter Cornelis" WR 15 heeft de ramp gelukkig geen lichamelijke gevolgen gehad.

#### **Beslissing**

De Raad straft schipper Lambert van Hijlkema, geboren 6 april 1972 en wonende te Zoutkamp, wegens zijn schuld aan de kentering van de "Pieter Cornelis" WR 15, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

#### **Aanbeveling**

Gezien het kenteren in 1995 van twee kotters, gebouwd in de jaren 1960 en 1961 (de WR 15 en de KW 44 ), beveelt de Raad de daartoe bevoegde autoriteiten aan, het verlenen van een ontheffing voor slipblokken, voor dit soort schepen, te heroverwegen.

Aldus gedaan door mr U.W. Bentinck, voorzitter, R.M. Heezius, N.J. Pronk, H. Bais en P.H. Schiller, leden, in tegenwoordigheid van 's Raad secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van de Raad van 1 maart 1996.

(Get.) U.W. Bentinck, D.J. Pimentel.